

軽油引取税の課税免除の特例措置（港湾運送業）

対象税目：軽油引取税（地方税）

① 措置を講じる背景・課題（政策目的）

- 港湾運送は、海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、両者を円滑に結びつける重要な役割を担っている。他方、少子高齢化・人口減少に伴い、港湾運送事業を支える担い手が不足する中、港湾ロジスティクスを強化し、モーダルシフトを促進するためには、労働環境の改善や生産性の向上が不可欠となっている。
- 港湾ロジスティクスを強化し、物流サプライチェーンの結節点である港湾の更なる強靱化や国際競争力の強化を図るためには、軽油を動力源とする高効率な機械等の導入・増設・維持を促進することが求められている。

当該措置の政策体系における位置づけ

- 国土交通省政策評価体系上の位置付け
 - ・政策目標：3 地球環境の保全
 - ・施策目標：9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う
 - ・業績指標：33 モーダルシフトに関する指標
- ・政策目標：6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化
- ・施策目標：19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
- ・業績指標：64 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力
- 「経済財政運営と改革の基本方針2025」（令和7年6月13日閣議決定）において、「我が国の国際競争力強化のため、…、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、…を推進するとともに、…。」と記載あり。
- 「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」（令和7年6月13日閣議決定）において、「我が国の国際競争力強化のため、…、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、…を推進するとともに、…。」と記載あり。
- 「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」（令和8年3月31日閣議決定）において、「…、モーダルシフト需要を踏まえた多様な輸送モードを活用した国内集貨や、国内のみならず東南アジア等からの国際トランシップ貨物を含めた集貨の促進のために、ターゲットとなる貨物や航路等を把握した上で関係者と連携し国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートを構築する「集貨」、従前の流通加工等の機能を有する物流施設の立地支援に加え、ソフト面での取組として再混載トランシップ等に係る物流手続の更なる円滑化による「創貨」、大水深コンテナターミナル整備や、遠隔操作クレーンの導入支援など新技術の活用等による「競争力強化」の3本柱の取組を、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に推進する。」と記載あり。
- 日本成長戦略本部において「港湾ロジスティクス」が戦略分野の一つとして位置付けあり。

② 現行制度の概要

根拠条文：地方税法附則第12条の2の7第1項第1号及び第5号
 創設年度：昭和31年（平成21年度に附則へ移行）
 適用期限：令和9年3月31日
 事前事後の計画認定・報告の有無：【事前：有】【事後：有】
 （事前に都道府県知事から免税軽油の数量等を記載した免税証を取得。事後に免税軽油の引取りに関する事実等を記載した報告書を都道府県知事に提出。）

- 港湾運送に使用される船舶及び機械の動力源に供する軽油について、軽油引取税の課税を免除する。

減収額

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
金額（億円）	28.49	26.19	28.18	27.37	25.91	26.13

（出典）道府県税の課税状況等に関する調、（一社）日本港運協会調査による

③ アクティビティ

○ 本特例措置により、軽油の使用に係るコストを軽減することで、高能率な機械等の導入・増設・維持のための環境を整えるとともに、営業利益を賃上げや設備投資に回すことを可能とし、港湾ロジスティクスの強化、ひいては我が国港湾の競争力強化に繋げる。

④ アウトプット

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
件数 (kL)	72,214	65,857	70,459	69,191	67,727	67,605

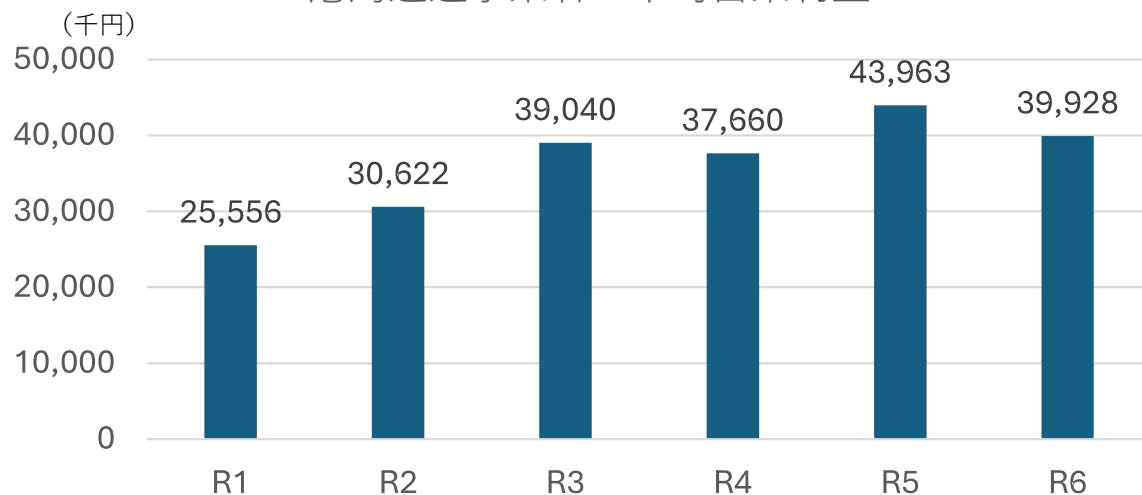
(出典) (一社) 日本港運協会調査による

○アウトカムに対する効果分析

アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路	○ 軽油引取税の課税免除により燃料コストが低減されることで、物価高騰の中においても営業利益の確保を図る。
⑤ 短期アウトカム	○ 港湾運送事業者の営業利益の確保 ・ 指標：港湾運送事業者の営業利益 ・ 目標値：対象期間当初3年度の平均営業利益 < 最新3年度の平均営業利益 ・ 対象期間：令和元年度～令和6年度
短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路	○ 確保した営業利益を設備投資へ回すことにより、荷役作業の効率化及び労働環境の改善を図る。
⑥ 中期アウトカム	○ 中小企業における機械・装置への投資額の確保 ・ 指標：中小企業における機械・装置への投資額 ・ 目標値：対象期間当初3年度の平均投資額 < 最新3年度の平均投資額 ・ 対象期間：令和元年度～令和6年度
中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路	○ 確保した営業利益を設備投資へ回し、高能率な機械等の導入・増設・維持を図ることで、我が国港湾における荷役作業の効率化を促進し、モーダルシフトの推進する。また、港湾ロジスティクスを強化し、物流サプライチェーンの結節点である港湾の更なる強靱化を推進することにより、我が国港湾の国際競争力強化を図る。
⑦ 長期アウトカム	○ モーダルシフトに関する指標の改善 ・ 指標：内航海運による雑貨の輸送トンキロ ・ 目標値：410億トンキロ ・ 対象期間：令和元年度～令和12年度 ○ 国際コンテナ戦略港湾における輸送力に関する指標の改善 ・ 指標：我が国に寄港する国際機関航路の輸送力（京浜港・阪神港） ・ 目標値：京浜港 27万TEU、阪神港 週10万TEU ・ 対象期間：令和元年度～令和10年度

分析に利用するデータ	選定理由（政府統計等でない場合、回収率・対象件数等）
港湾運送事業法に基づく報告	
業界団体を通じた調査	業界団体を通じて約1,500社に対し調査を行い、回収率は80%程度。
分析手法：時系列分析 選定理由：複数年度の傾向を分析することにより、本特例措置が港湾運送事業における営業利益の確保や設備投資の実施に寄与しているか検証することが可能であるため。	

港湾運送事業者の平均営業利益

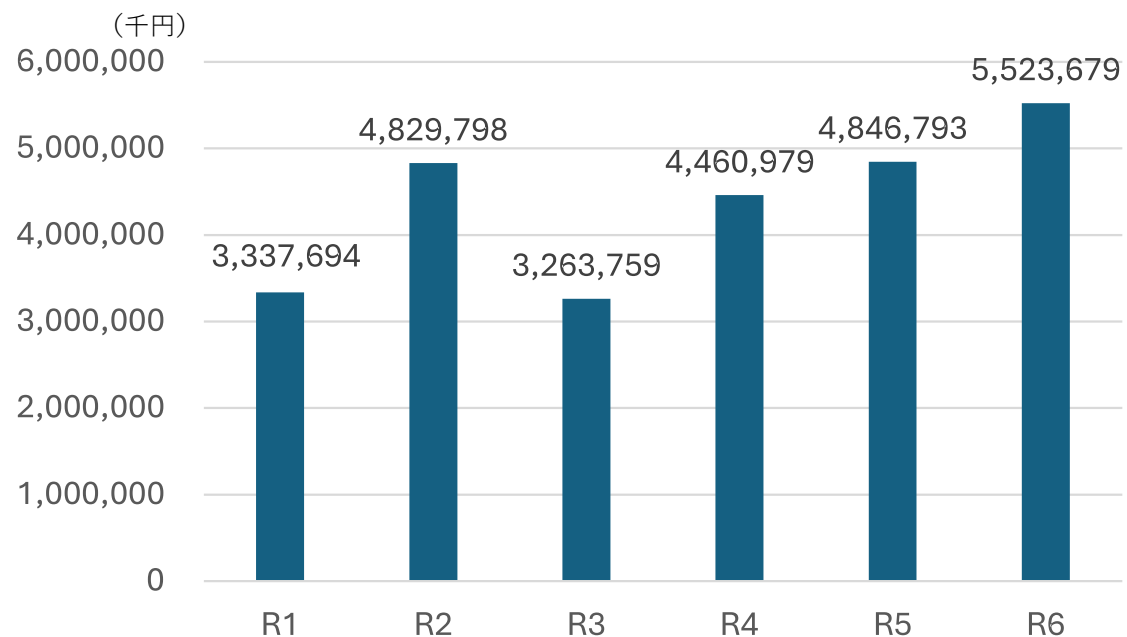


年度	平均額
R1～R3	31,739千円
R4～R6	40,517千円

(注) 本グラフに示した平均値は、分布の両端に位置する極端な値の影響を抑えるため、全データの上下各10%を除外したトリム平均に基づいて算出している。

(出典) 事業概況報告（港湾運送事業法法定報告）より国土交通省作成

港湾運送事業者の機械・装置への合計投資額



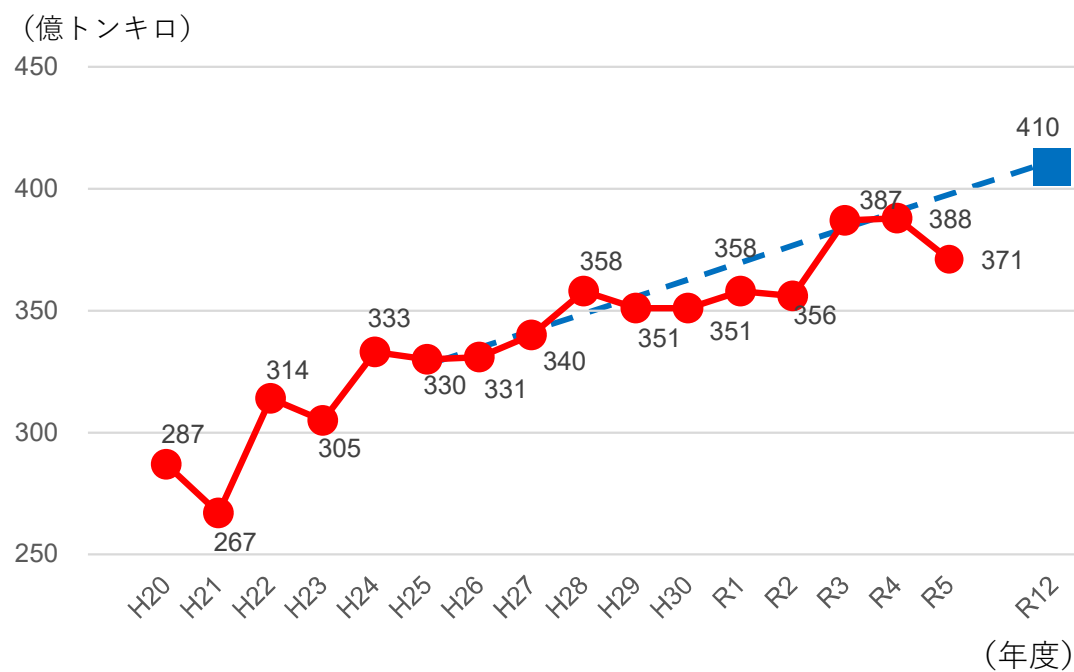
年度	平均額
R1～R3	3,810,417千円
R4～R6	4,943,817千円

(注) 資本金1億円以下又は従業員1,000人以下の法人を対象に調査。

(出典) (一社)日本港運協会調査より国土交通省作成

- ・海運を利用したモーダルシフト貨物輸送量は令和4年までは基本的には増加傾向。
- ・最新値である令和5年度は荒天や機関故障により、輸送量は減少傾向。
- ・「地球温暖化対策計画」（令和3年10月22日閣議決定）において、海運を利用したモーダルシフト貨物輸送量（トンキロ）を2030年度までに410億トンキロとする目標を設定。

海運モーダルシフトの現状と目標

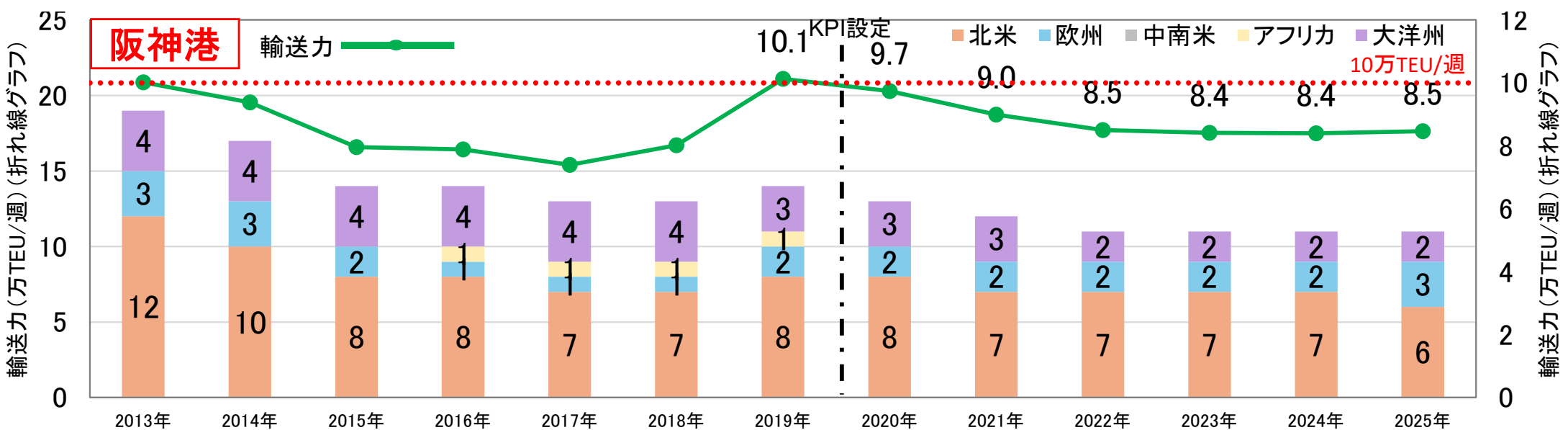
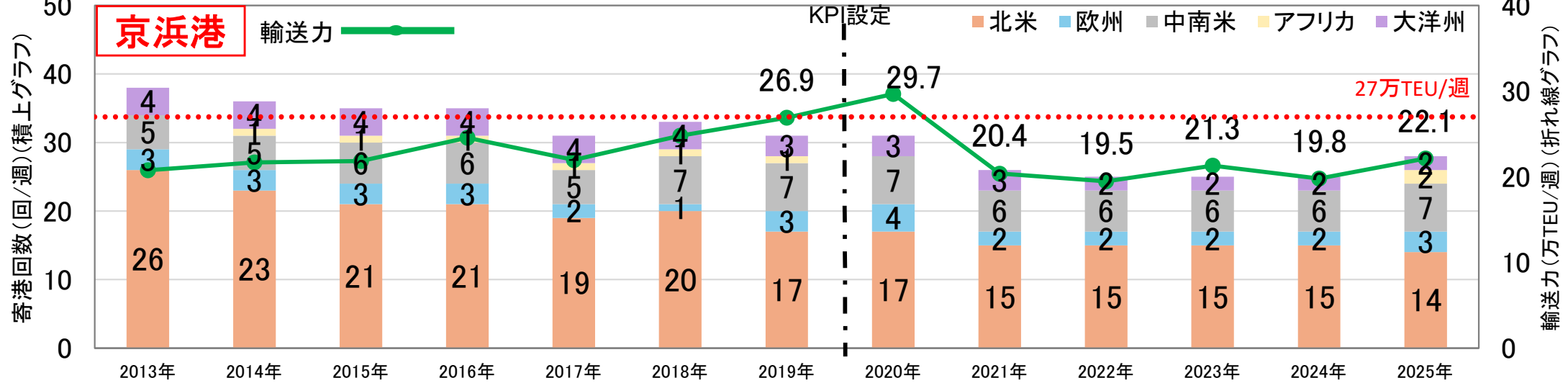


(出典) 「内航船舶輸送統計」等より国土交通省海事局作成

国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の輸送力

○ コロナ禍の海上物流の混乱の影響による輸送力低下の影響はあったものの、近年は国際基幹航路の航路便数・輸送力を維持していたところ。

輸送力は、国際コンテナ戦略港湾に寄港する国際基幹航路に投入されている船舶の平均船腹量(TEU)に、1週間あたりの寄港回数をかけたもの。



(参考) 京浜港のKPI(輸送力)は全体で27万TEU/週 阪神港のKPI(輸送力)は全体で10万TEU/週 出典:国際輸送ハンドブック

(※1) 出典より国土交通省港湾局作成(2025年12月) (※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

○ 評価等

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	<ul style="list-style-type: none"> ○ 令和4年度から令和6年度までの間における港湾運送事業者の営業利益は、令和元年度から令和3年度までの間と比較して上回っており、目標は達成されている。 ○ ただし、コロナ禍の影響も鑑み、引き続き中長期的な検証が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 令和4年度から令和6年度までの間における中小企業における機械・装置への投資額は、令和元年度から令和3年度までの間と比較して上回っており、目標は達成されている。 ○ ただし、コロナ禍の影響も鑑み、引き続き中長期的な検証が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ コロナ禍の影響を受ける中、港湾機能の向上を背景に、モーダルシフトの推進及び国際基幹航路の維持に一定の寄与が認められる。 ○ 引き続き、中長期的な検証が必要である。
② 達成できていない場合の要因	短期 -	中期 -	長期 -
③ 政策効果等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 本特例措置の活用により、燃料費負担の抑制を通じて港湾運送事業者の営業利益を確保し、設備投資が可能となっていることが確認できる。本特例措置は、港湾運送事業に伴い生じる恒常的な費用を軽減することで、港湾運送事業者の財政的制約を改善させ、安定的・継続的な港湾物流機能の確保を可能とする効果が認められる。 ○ なお、本特例措置の対象となり得る内航海運事業者に広く活用されており、特定の者への偏り等は認められない。 		
④ 租税特別措置等以外の手段と比較した場合の相当性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 継続的な荷役実施のためにはランニングコストへの支援が重要であり、単年度予算に支援範囲が左右される補助金等はないと考えられる。この点、より荷役作業の効率化に資する機械等を導入・維持することへのインセンティブとなっている本特例措置を講じることは、モーダルシフトの推進による環境負荷の軽減や港湾ロジスティクスの強化による我が国港湾の国際競争力強化に向け、効果的な手段となっている。 ○ 本特例措置は、軽油を使用した事業者に対して公平に免税措置を適用するものであり、軽油使用量に応じて確実かつ適時に免税措置を受けることが出来る点で、効果的かつ効率的な措置であると考えられる。 ○ 本特例措置は、少数の特定地域のみで活用が想定されるものではない。また、本特例措置によって促進される港湾の強靱化は、港湾運送事業者の事業運営にとどまらず、安定的な物流の確保を通じて公共的利益として広く波及する。このため、負担軽減措置により措置すべきものとして妥当である。 		
⑤ 見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 政策効果が認められることから、今後の各事業者における事業の運営状況等も踏まえつつ、現行措置の継続を含めて検討する。 		

主担当部局 : 国土交通省港湾局港湾経済課
 共管担当部局 : -